Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

32 861 Beleidsdoorlichting Infrastructuur en Milieu

Nr. 11

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 19 mei 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 19 december 2014 inzake de beleidsdoorlichting openbaar vervoer (Kamerstuk 32 861, nr. 6).
De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 18 mei 2015. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Sneep

kst-32861-11
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

Vraag 1
Op welke wijze hebben uw uitspraken «de reiziger op één, twee, en drie» en «de reiziger het openbaar vervoer in verleiden» zich vertaald in concreet beleid en beleidsdoelstellingen?

Antwoord 1
In hoofdstuk 12 van de rijksbegroting van 2015 is de algemene doelstelling van beleidsartikel 15 ten op zichte van voorgaande jaren gewijzigd door deze veel meer te richten op de reiziger. De algemene doelstelling luidt thans: «Reizigers veilig, betrouwbaar en met een voorspelbare reistijd vervoeren door de OV-keten, waarbij verschillende modaliteiten optimaal op elkaar aangesloten zijn».

Het ingezette traject van de OV en Spoortafels naar aanleiding van de Lange termijn Spooragenda (LTSA) getuigt van mijn ambitie om met betrokken OV-partijen samen te werken om met elkaar tot een beter OV-netwerk voor de reizigers te komen. Deze samenwerking is essentieel om verbeteringen te kunnen realiseren in de deur-tot-deurreis. Verschillende partijen hebben daarbij immers een eigen rol te vervullen. Vanuit mijn rol als systeemverantwoordelijke neem ik hiertoe de regie. Het beleid stimuleert en faciliteert deze samenwerking door bijvoorbeeld de landsdelige en landelijke OV en Spoortafels. De reizigers worden aan deze tafels vertegenwoordigd.

Vraag 2
Is het in de toekomst mogelijk om bij de beantwoording van een onderzoeksvraag, zoals in de beleidsdoorlichting voorliggend, in te zoomen op één of enkele casussen (bijvoorbeeld openbaar vervoer in bepaalde provincies), waardoor beter inzichtelijk wordt of beleid (in die provincies) doelmatig en doeltreffend uitpakt?

Antwoord 2
De beleidsdoorlichting richt zich op het systeem dat vanuit het Rijk is ingericht. De beleidsdoorlichting is niet gericht op het evalueren van het functioneren van de 12 provincies en 2 vervoerregio's (Metropoolregio's Amsterdam en Rotterdam/Den Haag).
Deze overheden staat het vrij om zelfstandig een eigen evaluatieonderzoek naar de doelmatig- en doeltreffendheid van hun OV-beleid of bepaalde onderdelen van dat beleid uit te voeren.

Vraag 3
Is in de beleidsdoorlichting ook onderzoek gedaan naar de kosten van juridische procedures bij aanbestedingen van regionaal openbaar vervoer? Zo ja, waar zijn deze terug te lezen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3
Nee. De aanbestedingen en de kosten die daarmee zijn gemoeid vallen onder de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. De beleidsdoorlichting geeft geen oordeel over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het decentrale beleid, waaronder de – mogelijke – kosten van juridische procedures bij aanbestedingen.

Vraag 4
Is het aantal juridische procedures bij aanbestedingen van openbaar vervoer de laatste jaren toe- dan wel afgenomen? Wat is uw oordeel over het aantal procedures?

Antwoord 4
De kosten van de gevoerde rechtszaken en de eventuele doorbelasting van kosten zijn niet bekend. In het algemeen geldt dat de kosten voor de

openbaarvervoer-gebruiker vastliggen in de tarieven. Een eventuele wijziging van deze tarieven kan niet eenzijdig door een vervoerder worden doorgevoerd. Een vervoerder is gehouden aan de concessievoorwaarden en de wettelijke adviesplicht, zoals beschreven in de WP2000, van consumentenorganisaties. De kosten voor de belastingbetaler worden bepaald door de concessieprijs. Hiervoor geldt dat het eventuele doorrekenen van bepaalde kostenposten in de concessieprijs voor risico van de vervoerder is. Het is aan de aanbestedende overheid om te besluiten over de gunning.

Vraag 5
Hoeveel kosten zijn er tussen 2007–2012 gemaakt voor het goed laten verlopen van de aanbestedingen, uitgesplitst per vervoerregio?

Antwoord 5
De aanbestedingen van het openbaar vervoer zijn een verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. IenM is niet betrokken bij de aanbestedingsprocedures, die de decentrale overheden uitvoeren. IenM heeft dan ook geen inzicht wat de kosten zijn voor het goed laten verlopen van de aanbestedingen.

Vraag 6
Kunt u alsnog een beleidsreactie geven op de belangrijkste ontwikkelingen die in de beleidsdoorlichting naar voren komen, zoals de klanttevredenheid over prijs en gemak, de verhouding tussen aanbod- en reizigerskilometers (bezetting) en de beschikbare middelen via de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer en aanbestedingen?

Antwoord 6
Met betrekking tot de klanttevredenheid wordt op basis van de OV-klantenbarometer van Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) geconstateerd, dat deze gestaag omhoog gaat. Dat stemt tot tevredenheid. Over de verhouding tussen aanbod- en reizigerskilometers (bezetting) wordt geconstateerd dat deze licht is toegenomen.
Wat niet wenselijk is dat er geen inzicht meer is in het gebruik van het regionaal OV van de laatste jaren. Op de OV en spoortafels ben ik bezig om met OV-partijen afspraken te maken om daar meer inzicht in te krijgen. Dat zelfde geldt ook voor de middelen die worden ingezet voor het regionaal OV. In mijn brief van 10 oktober 2014 heb is aangegeven dat het «breder gemaakte punt over betaalbaarheid van het regionale OV zal worden opgepakt». Uw Kamer wordt vóór het zomerreces geïnformeerd over de voortgang van de LTSA. Daarin wordt op de opzet van een onderzoek ingegaan dat, samen met het IPO en de twee vervoerregio's, wordt ingesteld naar de betaalbaarheid van het regionaal OV.

Vraag 7
Deelt u de mening dat de tijdspanne tussen de onderzoeksperiode (2007–2012) en de bespreking van de beleidsdoorlichting in het parlement erg groot is?

Antwoord 7
De beleidsdoorlichting is begin 2014 gestart en was gereed in het najaar van 2014. In die periode waren nog niet de benodigde gegevens over 2013 voorhanden en konden ze dus ook niet worden verwerkt in de beleidsdoorlichting. Om die reden is de onderzoeksperiode op 2007–2012 gesteld.

Vraag 8
Zijn de gegevens gebruikt in de beleidsdoorlichting nog actueel genoeg om nu, drie jaar later, conclusies aan te verbinden?

Antwoord 8
De gegevens uit de onderzoeksperiode laten geen grote wijzigingen op jaarbasis zien. Voor zover het te overzien is geldt dat ook voor de jaren erna. De verwachting is dat als de gegevens van de jaren er na beschikbaar geweest zouden zijn dat de conclusies niet significant anders geweest zouden zijn.

Vraag 9
Op welke wijze bevordert u dat de tijdspanne tussen de onderzoeksperiode en de bespreking van een beleidsdoorlichting in het parlement wordt verkort?

Antwoord 9
Voor toekomstige beleidsdoorlichtingen geldt in algemene zin dat de opzet en vraagstelling ervan met het parlement worden besproken. Dat geldt ook voor de beleidsdoorlichtingen van IenM. In dat gesprek zal de planning ook aan de orde zijn. Het uitgangspunt bij de planning is dat de tijdspanne tussen de onderzoeksperiode en de bespreking van een beleidsdoorlichting zo kort mogelijk is.

Vraag 10
Werpt het opheffen van de plusregio's een ander licht op de conclusies van de beleidsdoorlichting?

Antwoord 10
Ten tijde van de onderzoeksperiode waren er nog 7 plusregio's. Het opheffen van de WGR+regio's is geschied op 1 januari 2015. Op dit moment is het te vroeg om te kunnen stellen dat dit een ander licht op de conclusies gaat werpen.

Vraag 11
Is er nog voldoende impuls voor innovaties, nu het beschikbare bedrag voor pilots, subsidies en kennisontwikkeling en -verspreiding drastisch is afgenomen?

Antwoord 11
In de beleidsdoorlichting staat aangegeven dat er vanuit het Rijk het bedrag, uit artikel 15, voor pilots, subsidies en kennisontwikkeling en-verspreiding in de onderzoeksperiode is gedaald. In de beleidsdoorlichting is tevens aangegeven dat er via de BDU (artikel 25) extra middelen beschikbaar gekomen zijn voor specifieke investeringen in het regionaal OV.
De decentrale overheden beslissen zelf over de besteding van de BDU-middelen. Zij kunnen deze inzetten voor innovaties, kennisontwikkeling etc., die gericht zijn op verkeer en vervoer. Dat kan per regio verschillend zijn. Ook kunnen zij besluiten tot gezamenlijke initiatieven. De decentrale overheden bepalen de mate van impuls voor innovaties.

Vraag 12
Kunt u een beleidsreactie geven op het feit dat reizigers ontevreden zijn over de prijs van het openbaar vervoer?

Antwoord 12
Met de decentralisatie van het openbaar vervoer is ook de vrijheid over de prijsstelling naar de decentrale overheden over gegaan. Het is dus niet aan mij om een beleidsreactie te geven op de prijs van het gedecentraliseerde openbaar vervoer. Wel moeten decentrale overheden bij prijswijzigingen advies aanvragen bij de ROCOV's. Daarmee is geborgd dat consumenten inspraak hebben.

Daarnaast vindt landelijk onderzoek plaats naar de klanttevredenheid. De OV-Klantenbarometer is het klanttevredenheidsonderzoek voor het regionaal openbaar vervoer. Het is een landelijk onderzoek naar de mening van reizigers in het stads- en streekvervoer. Reizigers vullen in het voertuig een schriftelijke enquête in en geven rapportcijfers aan verschillende aspecten van hun rit in bus, tram, metro, regionale trein en boot. Het onderzoek geeft geen inzicht in oorzaak-gevolg-relaties. Het belangrijkste doel van de OV-Klantenbarometer is ov-autoriteiten in staat te stellen de klantwaardering in hun concessies te vergelijken met concessies met dezelfde kenmerken elders in het land. Zie ook antwoord 13.

Vraag 13
Waarom is de klanttevredenheid over prijs in bijlage 4 van de beleidsdoorlichting voldoende terwijl die in de OV-Klantenbarometer voor alle modaliteiten onvoldoende is?

Antwoord 13
De omschrijving «Tarief» is een oordeel van reizigers over de hoogte van de tarieven op een schaal van 1 (zeer duur) tot 10 (zeer goedkoop). De omschrijving «Prijs» bevat naast het oordeel over het tarief ook een oordeel over de moeite of het gemak om een vervoerbewijs te kopen of reissaldo te laden. Tarief en prijs hebben dus een verschillende inhoud.

Vraag 14
Hoe hebben de prijzen zich in de periode 2007–2012 voor de verschillende vervoersmodaliteiten ontwikkeld?

Antwoord 14
Het rijk heeft geen specifieke cijfers over de prijsontwikkeling voor de verschillende vervoersmodaliteiten. Tot 3 november 2011 was het Nationale Vervoerbewijs (NVB) geldig. De rol hiervan is geleidelijk overgenomen door de OV-chipkaart. In onderstaande tabel staan de prijsstijgingen van het Nationaal Vervoerbewijs weergegeven.

Gemiddelde tariefstijging NVB

Jaar	Jaarmutatie	Cumulatief
2001	3,90%	100
2002	4,22%	104
2003	5,50%	110
2004	4,87%	115
2005	2,60%	118
2006	2,62%	121
2007	1,60%	123
2008	2,50%	126
2009	4,50%	132
2010	4,30%	138
2011	0,87%	139

Bron: Kerncijfers OV 2013, Panteia bv

Vraag 15
Hebben de decentralisaties geleid tot prijsstijgingen in het regionale openbaar vervoer?

Antwoord 15
Er is geen eenduidig verband tussen het prijsniveau en de decentralisaties vast te stellen. In 1980 werd het Nationaal tariefsysteem ingevoerd. Op 8 mei 1980 werd de strippenkaart en de roze strippenkaart voor kinderen en 65-plussers ingevoerd. Nederland werd opgedeeld in 2226 zones die werden aangeduid met een 4-cijferig nummer. Hierop werden de prijzen

van de sterabonnementen en het aantal af te stempelen strippen gebaseerd. Zie hiervoor ook vraag 14.
Vanwege de decentralisatie van het tariefbeleid en invoering van het kilometertariefsysteem met de OV-chipkaart is het NVB-tariefsysteem 3 november 2011 formeel opgeheven. De afspraak bij het uitzetten van het NVB per regio was dat er één jaar lang tariefrust zou worden betracht. Doel hiervan was dat reizigers met de OV-chipkaart per saldo niet meer zouden gaan betalen dan in het strippenkaart tijdperk. In het onderzoek naar de prijseffecten (Kamerstuk 23 645, nr. 546) bleek dat de betrokken overheden zich hieraan hebben gehouden. In de jaren nadien kregen de overheden de tariefvrijheid waarbij anders dan in het strippenkaart tijdperk betaald werd per kilometer (in plaats van per zone). Dit maakt het vergelijken van prijzen per zone en per kilometer erg lastig.

Vraag 16
Wat zijn de verschillen in prijs voor het gebruik van busvervoer per vervoersregio, hierbij uitgaand van de normale prijs zonder korting of acties?

Antwoord 16
In de bijlage zijn de prijzen voor het busvervoer in de verschillende regio's weergegeven voor het jaar 2013.

Vraag 17
Hoe verhoudt de opmerking dat geen eenduidig verband kan worden gelegd tussen afname van de kosten en de wijze van aanbesteden (pagina 7) zich tot de opmerking dat regionaal openbaar vervoer door aanbesteden doelmatiger is geworden (pagina 8)?

Antwoord 17
De opmerking dat geen eenduidig verband gelegd kan worden tussen de afname van de kosten en de wijze van aanbesteden op pagina 7 betreft een conclusie uit het onderzoek «Efficiencygegevens regionaal stad- en streekvervoer» uit 2010 door Twijnstra Gudde. In het betreffende onderzoek wordt geconstateerd dat zowel na onderhands gunnen als na een openbare aanbesteding een daling van het dienstregelingsuur-tarief (DRU-tarief) te zien is en dat beide vormen van aanbesteden dus tot lagere tarieven leidt. Het DRU-tarief is het bedrag dat de concessieverlener betaalt aan de concessiehouder om één voertuig één uur te laten rijden. Het eenduidige verband heeft dus betrekking op de wijze van aanbesteden en niet op het aanbesteden in het algemeen.
De tweede opmerking (pagina 8) dat het regionaal openbaar vervoer door aanbesteden doelmatiger is geworden, is de conclusie van de onderzoekers van deze beleidsdoorlichting en heeft betrekking op aanbesteden in het algemeen, dus niet specifiek op de wijze van aanbesteden. Mede op basis van het onderzoek van Twijnstra Gudde, maar ook op basis van andere onderzoeken, analyses en ervaringen sinds 2010 constateren de onderzoekers dat door de aanbestedingen DRU-tarieven zeker in de 1e en 2e generatie aanbestedingen zijn gedaald en dat het aanbod in de onderzoeksperiode ten minste gelijk is gebleven.

Vraag 18
Op welke wijze wordt werk gemaakt van het rijksdoel in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer te verbeteren?

Antwoord 18
In de structuurvisie staat onder meer dat het openbaar vervoer kan bijdragen aan de doelstellingen uit de SVIR door de verschillende OV-netwerken beter aan elkaar te verknopen. Op de landsdelige en

landelijke OV en Spoortafels, die in 2014 zijn opgericht n.a.v. de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) wordt hier aan invulling gegeven. Aan deze tafels maken overheden en vervoerbedrijven met elkaar afspraken hoe zij voor hun regio een zo goed mogelijk OV-aanbod kunnen realiseren, die betrekking heeft op de totale reis van de reizigers. Ook initiatieven als Samen op Reis dragen bij aan het behalen van die doelstellingen.

Vraag 19
Hoe gaat u ervoor zorgen dat er meer tevredenheid ontstaat bij het gebruik van de OV-chipkaart?

Antwoord 19
OV-reizigers waarderen eind 2014 het gebruiksgemak van de OV-chipkaart met een 7,5. Dat is op zich een ruime voldoende. Onder de vleugels van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) wordt er gewerkt aan verdere verbeteringen van het gebruiksgemak van de OV-chipkaart. Zo wordt er dit jaar ondermeer een proef gehouden met enkelvoudig in- en uitchecken in de spoorketen. Ook wordt het eenvoudiger om een gemiste uitcheck te herstellen, reizen kinderen tot 12 jaar gratis met een eigen OV-chipkaart in de trein, worden er proeven gehouden met abonnementen, die een looptijd van 3 maanden hebben en wordt het reizen van deur tot deur verbeterd op de OV-chipkaart.

Vraag 20
Bent u bekend met het toenemend aantal klachten bij reizigersvereniging ROVER over de kosten die verbonden zijn aan vervanging van de OV-chipkaart bij verlies en de kosten die verbonden zijn aan het overhevelen van het resterende tegoed op een oude OV-chipkaart naar een nieuwe? Kunt u verklaren waarom deze kosten zo hoog zijn en waar deze uit bestaan?

Antwoord 20
Bij ROVER is het OV-loket onder gebracht waar klachten over het OV onafhankelijk worden behandeld. Ik ben bekend met de rapportages van het OV-loket, waarin ook klachten van reizigers over kosten bij vervanging of overhevelen van tegoed zijn opgenomen. In 2012 is de prijs voor een vervangende kaart verhoogd naar 11 euro. Dit bedrag geldt voor defecte kaarten (uitgezonderd kaarten met een technisch defect, die worden kosteloos vervangen) en voor verloren/gestolen kaarten. TLS en de vervoerders hebben mij laten weten dat er extra servicehandelingen nodig zijn bij de uitgifte van een vervangende kaart. Deze servicehandelingen zijn onder meer:

- Het overzetten van geldige abonnementen en andere reisproducten van de oorspronkelijke OV-chipkaart op de nieuwe (vervangende) kaart.
- Aanpassingen in de back-officesystemen van TLS en de vervoerders.
- Tot die wijziging in 2012 namen de vervoerders deze kosten voor eigen rekening.

In 2009 is de afspraak gemaakt om € 2,50 in rekening te brengen voor het bij de balie terugkrijgen van het saldo op de OV-chipkaart. Deze afspraak is landelijk gemaakt om enerzijds de kosten te dekken van de handelingen en anderzijds omdat de balie van een treinstation heel erg druk zou kunnen worden en reizigers met een informatiebehoefte dan langer moeten wachten.
Naar aanleiding van de uitkomsten van het klachtenmeldpunt van de Consumentenbond en schriftelijke vragen van Kamerlid Hoogland heb ik dit onderwerp ingebracht in de werkagenda van het NOVB met als doel dat het resterende saldo kosteloos teruggeven wordt. Het NOVB komt hier in haar voortgangsrapportage medio 2015 op terug.

Vraag 21
Is 1.066 miljoen euro (290 miljoen euro van het Rijk en 776 miljoen euro van NS) niet heel veel geld voor de ontwikkeling van een openbaarvervoersbewijs? Waar zijn deze gelden in gaan zitten? Wat zijn er de oorzaken van dat de OV-chipkaart zo veel geld heeft gekost?

Antwoord 21
Tijdens de ontwikkeling van de OV-chipkaart is tweemaal een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse uitgevoerd, in 2003 en 2006. De mkba's waren beide keren positief. Uit de mkba van 2006 bleek dat hoewel de totale maatschappelijke kosten en baten positief waren, de kosten bij decentrale overheden hoger zouden uitvallen dan de baten. Om dit te compenseren heeft het Rijk aan de decentrale overheden een vergoeding gegeven bij de invoering van de OV-chipkaart via de bestuurlijke overeenkomsten.
Zoals in het rapport van Transtec is aangegeven, is er vanuit de FENS[1]-gelden € 500 miljoen ter beschikking gesteld voor de plaatsing van poortjes en € 226 miljoen voor invoering van electronic ticketing. Daarnaast is € 215 miljoen aan de decentrale overheden betaald door het Rijk en is € 76 miljoen BDU geld naar voren gehaald. In de samenvatting van het rapport (pagina 6) is abusievelijk aangegeven dat de bijdrage van NS via het FENS € 776 miljoen bedroeg, terwijl dit € 726 miljoen had moeten zijn.

Vraag 22
Hoeveel had er bespaard kunnen worden als het Rijk meer regie had genomen bij de invoering van de OV-chipkaart?

Antwoord 22
In het onderzoek is gekeken naar de feitelijke uitgaven. Er kan dan ook geen uitspraak doen welke uitgaven er gemaakt zouden zijn als er in het verleden op een andere wijze gestuurd zou zijn bij de invoering van de OV-chipkaart. Het is immers niet duidelijk welke uitgaven er dan gedaan zouden worden.

Vraag 23
Is de grote bijdrage aan de ontwikkeling van de OV-chipkaart verstandig geweest, nu blijkt dat het functioneren van de OV-chipkaart niet optimaal is?

Antwoord 23
Tijdens de ontwikkeling van de OV-chipkaart is tweemaal een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse uitgevoerd, in 2003 en 2006. De mkba's waren beide keren positief. Uit de mkba van 2006 bleek dat hoewel de totale maatschappelijke kosten en baten positief waren, de kosten bij decentrale overheden hoger zouden uitvallen dan de kosten. Om dit te compenseren heeft het Rijk aan de decentrale overheden een vergoeding gegeven bij de invoering van de OV-chipkaart via de bestuurlijke overeenkomsten. Bij deze uitgaven geldt het adagium «de kost gaat voor de baat uit». De investeringsbeslissing wordt gemaakt op basis van de inschatting hoe kosten en baten gaan uitvallen.

Vraag 24
Zijn alle rekeningen voor de OV-chipkaart betaald of zit er nog een restschuld in TransLinkSystems? Als het laatste het geval is, hoe hoog is deze restschuld?

---

[1] Fonds Eenmalige Bijdrage NS.

Antwoord 24
Voor de aansturing van Translink wordt een coöperatie opgericht, waarover uw Kamer op verschillende momenten is geïnformeerd. Er zijn geen signalen dat er nog rekeningen voor de OV-chipkaart open staan.

Vraag 25
Wat gebeurt er met data die worden verkregen op basis van de OV-chipkaart?

Antwoord 25
De vervoerders verzamelen de data en bewaren de data maximaal 1,5 jaar. De vervoerders analyseren de data. De resultaten van de analyses worden gebruikt om de dienstuitvoering te verbeteren en de opdrachtgevende overheden te informeren. In het kader van het NOVB loopt een project om de gegevens uit de OV-chipkaart nog beter in te kunnen zetten voor besluitvorming bij overheden, vervoerders en kennisinstellingen over het openbaar vervoer. Zie hiervoor ook antwoord 36.

Vraag 26
Is bij de proef met gratis openbaar vervoer voor ouderen ook onderzocht of en hoe die ouderen eerst reisden?

Antwoord 26
In 2008 is aan de TK gerapporteerd (Kamerstuk 30 368, nr. 9), dat de experimenten voor gratis OV voor ouderen hebben geleid tot sociaal-maatschappelijke winst en het vullen van lege stoelen. Ouderen gingen extra reizen en ondernamen dientengevolge meer maatschappelijke activiteiten. De ouderen reisden daarvoor met de auto en/of de fiets.

Vraag 27
Welke tranche met nieuwe experimenten voor gratis of goedkoop openbaar vervoer staan er op de rol?

Antwoord 27
In 2008 werd een nieuwe tranche met experimenten aangekondigd. Deze zijn vanwege de val van het toenmalige kabinet niet meer van de grond gekomen. Door het Rijk worden er nu geen nieuwe experimenten voor gratis of goedkoop openbaar vervoer gestart. Er zijn echter wel decentrale initiatieven voor gratis OV bekend. Zo heeft de gemeente Amsterdam eind vorig jaar besloten het gratis openbaar vervoer voor ouderen voort te zetten en uit te breiden. De decentrale overheden hebben daartoe de BDU tot hun beschikking.

Vraag 28
Hoe is de korting op de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer voor de drie grote steden, in verband met de efficiencywinsten bij aanbestedingen elders, door deze steden verwerkt? Welk deel van deze korting is bezuinigd op het openbaarvervoeraanbod en welk deel is verwerkt via efficiency?

Antwoord 28
Het is niet bekend hoe de korting op de BDU door de 3 grote steden is verwerkt. Dat valt onder de verantwoordelijkheid van deze steden. Het is dan ook niet bekend of deze korting heeft geleid tot een verminderd vervoeraanbod.

Vraag 29
In welke mate is in de periode 2007–2012 per rijksonderwerp (zoals OV-chipkaart en Marktwerking OV) meer of minder uitgegeven dan beoogd?

Antwoord 29
De in die jaren opgenomen bedragen voor rijksonderwerpen, waarbij de uitvoering de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden was, zijn via de BDU beschikbaar gesteld. De BDU-systematiek geeft de decentrale overheden de gelegenheid deze naar eigen inzicht al dan niet aangevuld met eigen middelen te besteden aan deze onderwerpen. Er is geen inzicht of dat dan meer of minder is dan de decentrale overheden hadden beoogd.
Daarnaast zijn er onderwerpen waaraan het Rijk heeft bijgedragen, zoals vanuit de FENS-gelden. Zoals in het rapport van Transtec is aangegeven, is er vanuit de FENS-gelden € 500 miljoen ter beschikking gesteld voor de plaatsing van poortjes en € 226 miljoen voor invoering van electronic ticketing. Daarnaast is € 215 miljoen aan de decentrale overheden betaald door het Rijk en is € 76 miljoen BDU geld naar voren gehaald.

Vraag 30
Wat verstaat u onder betrouwbaar, vlot en toegankelijk? Bent u voornemens met een eenduidige operationalisering hiervan te komen? Zo ja, wanneer? Welke prestatie-indicatoren worden hiervoor in de begroting opgenomen?

Antwoord 30
NS ontwikkelt uiterlijk in 2015 samen met de andere vervoerders een dashboard van informatie-indicatoren waarmee de verbetering van de reis van deur-tot-deur in beeld wordt gebracht, zodat deze verbetering gerapporteerd kan worden aan de landsdelige en landelijke OV & Spoortafels. Daarbij is het de bedoeling dat invulling wordt gegeven aan de genoemde begrippen. Het dashboard is nog in ontwikkeling. Het is dan ook nog te vroeg om deze vraag nu te beantwoorden. Een voorstel voor de invulling van het dashboard zal komend najaar ter vaststelling worden voorgelegd aan de OV en Spoortafels.

Vraag 31
Wat is de reden geweest om geen eenduidige operationalisering te creëren van wat moet worden verstaan onder betrouwbaar, vlot en toegankelijk met betrekking tot het monitoren van de doelstelling voor regionaal openbaar vervoer?

Antwoord 31
De reden is dat de doelen met betrekking tot het regionaal openbaar vervoer worden bepaald door de decentrale overheden zelf. Deze kunnen per decentrale overheid verschillen. Het staat elke decentrale overheid vrij te bepalen welke onderdelen zij van hun regionale openbaarbaar vervoerbeleid gemonitord willen hebben. De jaarlijkse klantenbarometer van CROW-KpVV, dat in opdracht van de gezamenlijke overheden wordt uitgevoerd, geeft overigens wel klantenoordelen over veel aspecten, zoals gemak, comfort en reissnelheid van het regionaal OV.

Vraag 32
Is het wenselijk om een eenduidige operationalisering te realiseren van wat verstaan wordt onder betrouwbaar, vlot en toegankelijk?

Antwoord 32
Op nationaal niveau is het niet nodig om tot een eenduidige operationalisering te komen. Immers het regionaal openbaar vervoer is gedecentraliseerd. Decentrale overheden bepalen zelf hoe zij invulling geven aan die operationalisering aan de hand van de beleidsdoelen die zij stellen.
Het is echter wel belangrijk om op landelijk niveau meer inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de totale vervoerprestaties in het regionaal openbaar vervoer. Dit om de rol als systeemverantwoordelijke voor het

gehele OV in te kunnen vullen. Het is van groot belang dat het komend jaar een dashboard wordt ontwikkeld, waarin de belangrijkste prestaties op het gebied van de deur-tot-deurreis zijn opgenomen. De prestaties van de bus, tram, metro en regionaal spoorvervoer maken daar onderdeel vanuit. Zie ook antwoord 30.

Vraag 33
Zou het decentrale openbaarvervoerbeleid profiteren van een wat dwingendere nationale doelstelling dan nu het geval is, waarbij tegelijkertijd de regio's vrij worden gelaten in hoe de doelstelling wordt bereikt?

Antwoord 33
Dit is niet nodig. Het decentraal openbaarvervoerbeleid is juist bedoeld om regio's in staat te stellen hun eigen verkeer – en vervoerbeleid te formuleren en uit te voeren. Daarbij kunnen zij rekening houden met typische kenmerken en behoeften van die regio. Te denken valt aan o.a. de ruimtelijk-economische kenmerken en samenstelling en omvang van de bevolking. Zo zijn er verschillen tussen landelijke en stedelijke gebieden, die leiden tot andere regionale doelstellingen t.a.v. verkeer en vervoer. Die dienen de betrokken decentrale overheden door middel van hun democratisch gestel zelf te bepalen.
Er geldt overigens wel een doelstelling met een nationaal karakter voor toegankelijkheid:
- bevordering van de gelijke behandeling van mensen met een beperking bij het gebruik van het OV.
- mensen met een beperking dezelfde kansen bieden om aan de samenleving deel te nemen.
- geleidelijke aanpassing van het OV voor toegankelijk gebruik door mensen met een beperking.

Vraag 34
Zou er niet een nationale meting van de beleidseffecten op het gebied van regionaal vervoer moeten dan wel kunnen zijn, aangezien er ook een nationale doelstelling over is geformuleerd?

Antwoord 34
De nationale doelstelling is in de begroting artikel 15 niet gekwantificeerd en valt om die reden niet kwantitatief te meten. Op kwalitatief gebied wordt op verzoek van de gezamenlijke overheden wel gemeten. De jaarlijkse klantenbarometer van CROW-KpVV, dat in opdracht van de gezamenlijke overheden wordt uitgevoerd, geeft klantenoordelen over veel aspecten van het regionaal OV. Daarnaast wordt het komend jaar een dashboard ontwikkeld, waarin de belangrijkste prestaties op het gebied van de deur-tot-deurreis zijn opgenomen (zie ook antwoord 30).

Vraag 35
Op welke wijze kunnen de beschikbare data geïntegreerd worden tot een landelijk beeld van ontwikkelingen in het regionaal openbaar vervoer?

Antwoord 35
De vervoerders moeten om de privacy van de data te waarborgen de data aggregeren. Verder is aan de orde dat niet alle ritten met de OV-chipkaart betaald worden, waardoor de vervoerders ook gegevens van andere betaalsystemen toevoegen om een goed beeld te produceren. De geaggregeerde data van de verschillende vervoerders kunnen worden geïntegreerd en dat kan een landelijk beeld opleveren. Hierbij is het van belang dat vervoerders dezelfde definities gebruiken om een correct beeld te genereren.

Vraag 36
Op welke wijze wordt gewerkt aan het beter benutten van bestaande databronnen? Op welke termijn verwacht u hierover afspraken te kunnen maken met decentrale overheden?

Antwoord 36
Het NOVB heeft op 25 maart 2014 het project Informatievoorziening gestart. In dat project zijn de volgende doelen voor het beschikbaar krijgen van landelijke informatie over het OV aan de orde:
- Gebruik ten behoeve van de registratie van trends en ontwikkelingen in mobiliteit en openbaar vervoer;
- Gebruik in modellen, evaluaties en studies ten behoeve van de optimalisatie van de inzet van publieke middelen (investeringen en exploitatie) ten behoeve van de mobiliteit in het algemeen en Openbaar Vervoer in het bijzonder. Dit speelt op stedelijk, regionaal, provinciaal en landelijk niveau;
- Gebruik ten behoeve van de verantwoording voor de inzet van publieke middelen in het OV, zowel op concessieniveau als op provinciaal en landelijk niveau;
- Gebruik voor het creëren van een gelijk speelveld bij aanbestedingen;
- Gebruik voor de monitoring van concessies;
- Gebruik voor het optimaliseren van inzet van middelen door vervoerders;
- Gebruik voor het afstemmen van vraag en aanbod ten behoeven van reizigers.

De eerste projectresultaten worden voor de zomer van 2015 verwacht.

Vraag 37
Zijn alle vervoerders en/of opdrachtgevers bereid medewerking te verlenen om het uniform inwinnen van data mogelijk te maken?

Antwoord 37
Alle vervoerders en opdrachtgevers participeren in het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) en steunen het project Informatievoorziening (zie ook antwoord 36).

Vraag 38
Spelen de aanpassingen van de OV-chipkaart een rol bij het beter benutten van databronnen? Zo ja welke?

Antwoord 38
Er zijn in de beleidsdoorlichtingsperiode (2007–2012) geen aanpassingen geweest van de OV-chipkaart, die effect hebben op het beter benutten van databronnen.

Vraag 39
Hoe wordt voorkomen dat de klant (reiziger) belemmeringen ervaart door het verzamelen van data (denk aan dubbel in-en uitchecken)?

Antwoord 39
Het verzamelen van data is geen doel op zich, het is een middel waarmee beoogd wordt om het vervoeraanbod beter op de vervoerstromen af te stemmen. De reiziger moet geen of zo min mogelijk hinder ondervinden bij het verzamelen van deze info. In het belang van de reiziger worden maatregelen genomen om het reisgemak met de OV-chipkaart te verbeteren. Dit jaar wordt op de Valleilijn een proef gehouden met enkelvoudig in- en uitchecken. Zodra de uitkomsten van deze proef beschikbaar zijn, worden die in het NOVB geëvalueerd en nadere vervolgacties bezien zoals een mogelijke verdere uitrol.

Vraag 40
Worden alle onderdelen van de doelstelling voor openbaar vervoer (betrouwbaar, snel, toegankelijk en gemakkelijk openbaar vervoer met een optimaal netwerk) in het dashboard, dat u aankondigt in uw beleidsreactie, geoperationaliseerd?

Antwoord 40
Zie antwoord op vraag 30.

Vraag 41
Vindt u het problematisch dat er geen eenduidige conclusie kan worden getrokken ten aanzien van de doelmatigheid van het beleid inzake openbaar vervoer?

Antwoord 41
Voor mij is het niet problematisch dat er geen eenduidige conclusie op nationaal niveau getrokken kan worden over de doelmatigheid van het OV. Het is echter wel van belang dat dat op regionale schaal wel gebeurt. Immers het regionaal OV is gedecentraliseerd. Dat wil zeggen dat elke decentrale overheid voor haar eigen regio bepaalt welk OV ze wil aanbieden en welk bedrag ze daar voor over heeft. Die afweging vindt plaats binnen het democratisch gestel van die regio.

Vraag 42
Gaat u ervoor zorgen dat er een verband kan worden gelegd tussen de effecten en de kosten van rijksbeleid betreffende het openbaar vervoer?

Antwoord 42
Het regionaal OV is gedecentraliseerd en valt dus onder de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Het – structureel – verband leggen tussen de effecten en de kosten van het regionaal openbaar vervoer laat ik over aan de decentrale overheden.
In antwoord 6 is aangegeven dat samen met het IPO en de twee vervoerregio's gestart wordt met een onderzoek naar de betaalbaarheid van het regionaal OV. Het is de bedoeling om daarbij het vervoeraanbod en de -vraag in beeld te brengen.

Vraag 43
Wat zijn de methodische obstakels voor het leggen van een verband tussen effecten en kosten van het rijksbeleid, om conclusies te kunnen trekken over doelmatigheid?

Antwoord 43
Het rijksbeleid is in de gedecentraliseerde situatie niet geoperationaliseerd in uniforme doelen en indicatoren, die overal op een zelfde manier gemeten en ingewonnen worden. Effecten zijn daardoor niet optelbaar naar een landelijk totaalbeeld.
Waar data (aantallen in/uitstappers, reizigerskilometers) landelijk wel op een uniforme wijze (de ov-chipkaart) worden ingewonnen, komen deze tot dusver niet allemaal beschikbaar voor dergelijke beleidsanalyses. Dit enerzijds, omdat het eigendom van de data bij andere partijen ligt, en anderzijds vanwege privacyaspecten (bij de vertaling van in- en uitstappers naar reizen van deur tot deur). Geaggregeerde data met betrekking tot spoor wordt door de betrokken vervoerders beschikbaar gesteld.

Vraag 44
Waarom is de Zeeuwse wijze van verantwoording (Rekenkameronderzoek) niet breder toegepast?

Antwoord 44
Elke decentrale overheid staat het vrij om op haar eigen wijze te verantwoorden. De provincie Zeeland heeft er voor gekozen om bij de verantwoording het onderdeel concessiebeheer centraal te stellen. De centrale vraag van de Rekenkamer luidde: Hoe vindt het concessiebeheer momenteel plaats – met name in relatie tot de nieuwe aanbesteding van het openbaar vervoer in Zeeland – en welke verbeteringen zijn hierin mogelijk? Het is goed mogelijk dat ook andere decentrale overheden met gelijksoortige vragen zitten. Het staat die decentrale overheden vrij om de Zeeuwse wijze van verantwoorden kopiëren. Decentrale overheden kunnen als concessieverlener over de wijze van rapporteren afspraken maken met hun concessiehouder.

Vraag 45
Is het openbaar vervoeraanbod gestegen of gedaald in de regio's waar aanbesteed is?

Antwoord 45
Volgens de onderzoekers zijn er voorbeelden waar het vervoeraanbod is gestegen waarbij aanbesteed is. Het voorbeeld dat de onderzoekers noemen zijn de gedecentraliseerde spoorlijnen. De onderzoekers geven tevens aan dat als gevolg van doorgevoerde bezuinigingen aanbod geschrapt is. Volgens de onderzoekers heeft dat niet geleid tot minder reizigers.

Vraag 46
Kunt u voorbeelden geven van waar met minder middelen meer of beter aanbod tot stand is gekomen door aanbesteding? Is bekend wat daarvan de oorzaak is?

Antwoord 46
Zie antwoord 45. Bij decentraliseerde spoorlijnen is gebleken dat de nieuwe vervoerders meer aanbod tot stand hebben gebracht met dezelfde middelen als de NS oorspronkelijk kreeg. Of het aanbod daarmee ook beter is laat ik over aan het oordeel van de reizigers.

Vraag 47
Wat is de totale besparing die het aanbestedingsbeleid heeft opgeleverd en op welke lijnen is deze besparing gerealiseerd? Bent u voornemens om dit beleid verder uit te rollen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 47
Het aanbesteden van regionaal OV (bus, tram en metro) is een decentrale verantwoordelijkheid. Het is bij het Rijk niet bekend of dit besparingen heeft opgeleverd bij de decentrale overheden. In de WP2000 zijn de regels rondom aanbesteding vastgelegd. Die worden in het hele land toegepast. Daarnaast zijn er ook treindiensten gedecentraliseerd. Zie verder antwoord 49

Vraag 48
Hebben de decentralisaties geleid tot meer aanbod van het openbaar vervoer? Kunt u dit per vervoersregio onderbouwen en er een beleidsreactie op geven?

Antwoord 48
De decentralisatie van het regionaal OV dateert van 2001. Het is niet bekend of sinds dat jaar de decentralisaties hebben geleid tot een groter vervoeraanbod. Met betrekking tot de onderzoeksperiode (2007–2012) constateren de onderzoekers dat t.a.v. de gedecentraliseerde spoorlijnen er meer aanbod tot stand is gekomen. Zie ook de antwoorden 45 en 49).

Vraag 49
Deelt u de conclusie dat de gedecentraliseerde spoorlijnen meer aanbod tot stand hebben gebracht met dezelfde middelen als de NS oorspronkelijk kreeg? Leidt dat tot ook tot de conclusie dat verdere decentralisatie wenselijk is?

Antwoord 49
Ik deel de conclusie dat de gedecentraliseerde treindiensten door de decentralisatie en toepassing van marktwerking meer en een aantrekkelijker aanbod tot stand hebben gebracht met vanuit IenM dezelfde middelen als de NS in de zogenaamde contractsector kreeg. Dat leidt echter niet tot de conclusie dat verdere decentralisatie wenselijk is. Daarbij speelt een belangrijke rol of de mogelijk nog te decentraliseren treindiensten wel of niet samenlopen met de diensten van het hoofdrailnet. Exploitatie van verschillende treindiensten van verschillende concessieverleners op dezelfde trajecten beïnvloedt elkaar en compliceert de capaciteitsverdeling en de uitvoering van de exploitatie. Bij de voorbereiding van de huidige concessie voor het hoofdrailnet is in overleg met de Tweede Kamer de afweging gemaakt of zich nog meer treindiensten lenen voor decentralisatie. De heer Janse de Jonge heeft over die mogelijkheden gerapporteerd en geadviseerd (Kamerstuk 29 984, nr. 311). Op basis van dat advies en conform motie Hoogland (Kamerstuk 29 984, nr. 346) is afgesproken dat alleen nog twee stoptreindiensten in Limburg tijdens de huidige concessieperiode worden gedecentraliseerd. De ervaringen met die decentralisatie zullen conform de moties Hoogland / De Boer en Veldhoven c.s. (Kamerstuk 29 984, nr. 347 en Kamerstuk 29 984, nr. 350) worden geëvalueerd.

Vraag 50
Waaruit blijkt dat de decentralisatie heeft gezorgd voor meer aanbod tegen een lagere prijs, waarbij de kosten voor zowel de overheid, vervoersregio als de reiziger worden meegenomen?

Antwoord 50
Uit het rapport blijkt niet dat decentralisatie voor meer aanbod tegen een lager prijs heeft geleid. Wel zijn er voorbeelden bekend dat met minder middelen hetzelfde aanbod is gerealiseerd, dan wel met dezelfde middelen meer aanbod.

Vraag 51
Is het mogelijk uitspraken per regio of provincie te doen over de doelmatigheid van het stads- en streekvervoer? Zo ja, op welke termijn zou dat kunnen?

Antwoord 51
Het is door het Rijk niet mogelijk om uitspraken per regio en provincie te doen over de doelmatigheid van hun stad- en streekvervoer. Zoals eerder gezegd ligt de beleidsbepaling voor het stads- en streekvervoer en de middelen die hiervoor beschikbaar worden gesteld in de handen van de decentrale overheden. Zij maken daartoe beleidsplannen met financiële onderbouwing. Op basis van de verantwoordingsrapportages moet blijken of de democratisch gekozen volksvertegenwoordiging van deze overheden vinden dat er sprake is van doelmatige bestedingen.

Vraag 52
Kan er een vergelijking worden gemaakt tussen de prestaties van het beleid in vergelijkbare regio’s?

Antwoord 52
Het regionale verkeer- en vervoerbeleid en de daarbij behorende doelen verschillen van regio tot regio. Indien beleidsdoelstellingen per regio op dezelfde wijze worden uitgedrukt en gemeten dan zouden die met elkaar kunnen worden vergeleken. Dat is nu echter niet het geval.

Vraag 53
Moet het Rijk geen minimale eisen stellen aan de prestaties van de regionale overheden, ondanks dat het beleid inhoudelijk gedecentraliseerd is? Kan het Rijk eisen verbinden aan de gelden die voor het openbaar vervoer aan de decentrale overheden worden gegeven? Zo ja, welke?

Antwoord 53
Het Rijk stelt minimale eisen in de vorm van de globale kaders zoals die zijn beschreven in de Nota Mobiliteit en Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Aan de middelen die worden verstrekt in het kader van de Wet Brede Doeluitkering (BDU) kan alleen worden geëist dat deze worden besteed aan het decentrale verkeer- en vervoerbeleid. De decentrale overheden staat het vervolgens vrij hoeveel zij hiervan willen besteden aan het openbaar vervoer.

De BDU bestaat uit een absoluut en relatief deel. Het relatieve deel betreft dat deel waarvan de omvang wordt bepaald door structuurkenmerken van de provincie of regio. Het absolute deel wordt bepaald door rijksbijdragen die via de BDU aan specifieke projecten worden verstrekt en waarover bilaterale afspraken zijn gemaakt. Voorbeelden zijn de bijdragen aan de gedecentraliseerde spoorlijnen en de projecten uit het actieprogramma regionaal OV (AROV). Over het verstrekken van bedragen aan dit soort van projecten maken Rijk en decentrale overheden afspraken.

Vraag 54
In hoeverre zijn de in de doorlichting gedane aanbevelingen reeds omgezet in praktijk? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 54
In de beleidsreactie, die tegelijkertijd met het rapport van de onderzoekers aan de Tweede Kamer is aangeboden is aangegeven op welke wijze IenM aankijkt tegen de reflectie van de onderzoekers. In de beleidsreactie wordt aangegeven wat al in gang is gezet. Zo zal de NS zich aansluiten bij de OV-klantenbarometer van KpVV om zodoende het klantenoordeel van de reiziger over de gehele OV-ketenreis te weten te komen. In antwoord 30 is al ingegaan op het dashboard dat nu wordt ontwikkeld. Dat dashboard moet meer in kwantitatieve zin inzicht geven in de vervoersontwikkelingen van de OV-ketens. Daarnaast zijn er landelijke en landsdelige OV en Spoortafels waar de betrokken OV-partijen samenwerken om met elkaar te komen tot een beter OV-netwerk voor de reizigers. Deze samenwerking is essentieel om verbeteringen te kunnen realiseren in de deur-tot-deurreis. Verschillende partijen hebben daarbij een eigen rol te vervullen.
Ook wordt er naar aanleiding van de landelijke OV en Spoortafel samen met het IPO en de twee vervoerregio's gestart met een onderzoek naar de betaalbaarheid van het regionaal OV. Het onderzoek moet antwoord geven wat de kosten zijn van de exploitatie van het regionaal OV en welke middelen er zijn om deze kosten te dekken. Ook het vervoeraanbod en de -vraag zullen in beeld worden gebracht.

Vraag 55
Wordt er in de volgende beleidsdoorlichting van de aankomende vijf jaar wel teruggeblikt op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het rijksbeleid op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer?

Antwoord 55
Het geschetste traject zoals beschreven in de beleidsreactie geeft voldoende vertrouwen om in de volgende beleidsdoorlichting een beter inzicht te geven op de doeltreffendheid en doelmatigheid van het Rijksbeleid op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Het dashboard (zie antwoord 30), het onderzoek naar de betaalbaarheid van het regionaal OV (zie antwoord 54) en het steeds meer beschikbaar komen van relevante data zullen daarbij een belangrijke bijdrage aan kunnen leveren.
In de rijksbegroting staat overigens voor 2017 een beleidsdoorlichting artikel 16 (Spoor) gepland. Verwacht dat in die beleidsdoorlichting al een beter inzicht kan worden gegeven in de doelmatig- en doeltreffendheid van dit onderdeel van het OV.

Vraag 56
Op welke dossiers opereren het Ministerie van Infrastructuur en de decentrale overheden verschillend?

Antwoord 56
Met de decentralisatie van het regionaal openbaar vervoer hebben decentrale overheden de vrijheid om beleid op dit punt naar eigen inzicht vorm te geven binnen landelijke en decentrale kaders. Het is om die reden goed te verklaren verschillen optreden in prioriteiten en in beleid tussen Rijk en decentrale overheden en tussen decentrale overheden onderling.
In het onderzoek (zie hfst 6.4) zijn negen regionaal OV-dossiers geanalyseerd, waarop het Rijk geacteerd heeft gedurende de onderzoeksperiode. In een aantal dossiers is veel ruimte gelaten voor een eigen invulling van decentraal beleid. Het Rijk vervulde daar vooral de rol van facilitator. De concessieverlening van het streekvervoer (inclusief het regionaal spoor) is hier een goed voorbeeld van.
Op een aantal andere dossiers heeft het ministerie de samenwerking gezocht met decentrale overheden om te komen tot een gezamenlijke aanpak en zo tot eenduidigheid of afstemming van beleid. Reisinformatie, toegankelijkheid, en in zeker opzicht ook de OV-chipkaart zijn voorbeelden van dergelijke dossiers, waarbij de rol van het ministerie vooral lag in het zorgen voor afstemming en het mogelijk maken van initiatieven door bijvoorbeeld financiering en/of wet- en regelgeving. Verschillen tussen ministerie en decentrale overheden waren hier aanleiding voor een gezamenlijke aanpak.

Vraag 57
Hoe bent u van plan, gezien het advies van BMC en TransTec, om in sterke mate samen op te trekken met decentrale overheden? Wordt de Kamer geïnformeerd over de afspraken die in dit kader gemaakt worden?

Antwoord 57
In de beleidsreactie die tegelijkertijd met het rapport naar de Tweede Kamer is gezonden (zie antwoord 6) is aangegeven dat ik samen wil werken met de betrokken OV-partijen, waaronder decentrale overheden, op te komen tot een beter OV-netwerk. Deze samenwerking moet vooral tot stand komen aan de landsdelige en landelijke OV en Spoortafels. In de brief van 10 oktober 2014 bent u daarover geïnformeerd. Maar ook initiatieven als bijvoorbeeld Samen op Reis dragen daar hun steentje aan bij. Sinds de oprichting van het NOVB wordt specifiek samengewerkt op gebied van de OV-chipkaart.
Over de afspraken die op de OV en Spoortafels en binnen NOVB-verband worden gemaakt wordt de Tweede Kamer geïnformeerd.

Vraag 58
Wordt deze beleidsdoorlichting ook naar regionale overheden gestuurd en wordt hen ook om een reactie gevraagd?

Antwoord 58
De beleidsdoorlichting is in samenwerking met de koepelorganisaties van de decentrale overheden (IPO en SKVV) tot stand gekomen. Zij maakten onderdeel uit van de begeleidingscommissie. Via hen zijn de regionale overheden om een reactie gevraagd

Vraag 59
Is er een verband tussen de invoering van de OV-chipkaart en de daling van de tevredenheid van de reiziger over het kopen van een vervoersbewijs?

Antwoord 59
Zie ook het antwoord op vraag 12. De OV-Klantenbarometer geeft geen inzicht in oorzakelijk verband.

Vraag 60
Wat gaat u doen om openbaarvervoerklanten betere reisinformatie te verschaffen?

Antwoord 60
In het kader van NDOV (Nationale Data Openbaar Vervoer) wordt (actuele) reisinformatie door vervoerders beschikbaar gesteld aan marktpartijen, die op hun beurt reizigers informeren. In dit kader wordt continue gewerkt aan de verhoging van de kwaliteit van de reisinformatie.

Vraag 61
Welke problemen ervaren reizigers met informatie bij vertragingen en welke maatregelen heeft u getroffen om deze informatie te verbeteren?

Antwoord 61
In eerste instantie wordt er natuurlijk geprobeerd om vertragingen te voorkomen. Als er toch vertragingen zijn, dan is goede informatie van belang. In het kader van NDOV (Nationale Data Openbaar Vervoer) wordt de kwaliteit van de informatie gemonitord. Overheden en vervoerders maken op basis hiervan afspraken om de kwaliteit van de informatie te verbeteren.